VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 103)**

z dnia 7 listopada 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 103)

7 listopada 2018 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej na temat realizacji procesu restrukturyzacji P.P. Polska Żegluga Morska ze szczególnym uwzględnieniem zaangażowania portów morskich.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Hatalski** członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej, **Alicja Węgrzyn** prezes Żeglugi Polskiej SA, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Jerzy Lipiński** przewodniczący Organizacji Zakładowej Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów przy Polskiej Żegludze Morskiej, **Waldemar Stawski** szef Biura Finansowego w Polskiej Żegludze Morskiej, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa parlamentarzystów oraz zaproszonych gości. Mianowicie pana Marka Gróbarczyka, ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Witam Marię Skubniewską – dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Jacka Dubińskiego – przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków; pana Andrzeja Kościka – przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność"; pana Jacka Kramarczyka – członka prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy PŻM, pana Jerzego Lipińskiego – przewodniczącego Organizacji Zakładowej Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów w Polskiej Żegludze Morskiej, pana Marka Maja – doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Remigiusza Rymaszewskiego – członka Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", zastępcę przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" PŻM; pana Kazimierza Sikorę – członka prezydium Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy PŻB SA, pana Waldemara Stawskiego – szefa biura w Polskiej Żegludze Morskiej w Szczecinie, panią Alicję Węgrzyn – wiceprezesa Żeglugi Polskiej SA, pana Tadeusza Winiarza – wicedyrektora Departamentu Infrastruktury NIK i pana kapitana Hatalskiego.

Stwierdzam kworum. W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej na temat realizacji procesu restrukturyzacji państwowego przedsiębiorstwa Polska Żegluga Morska ze szczególnym

uwzględnieniem zaangażowania portów morskich. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Nie słyszę sprzeciwu.

Przystępujemy zatem do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę pana ministra o zabranie głosu. Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, dzisiejsze spotkanie, dotyczące sytuacji w PŻM, a przede wszystkim działań podjętych w kontekście wszelkiego rodzaju inwestycji finansowych, które zostały dokonane w ostatnich latach, miało główne założenie co do przyszłości, a przede wszystkim sytuacji zastanej w 2015 r., jeśli chodzi o Polską Żeglugę Morską.

Nie chcę wracać do tej sytuacji, nie będę jej też szeroko omawiał. Zostało to już omówione. Skupię się tylko na działaniach, które zostały podjęte w tym zakresie. Pierwszym podstawowym założeniem było to, aby Polska Żegluga Morska pozostała przedsiębiorstwem państwowym, bo to gwarantowało jej utrzymywanie się przez lata transformacji na rynku międzynarodowym i generalnie pozostanie największym polskim armatorem.

Drugim założeniem było uzyskanie finansowania na rzecz kredytów czy też należności wymagalnych, które miały niesłychanie niebezpieczny wpływ na kondycję przedsiębiorstwa. Chodzi o działalność banków zagranicznych, które zdecydowały się na sprzedaż udziałów w PŻM. W związku z tym w kilku obszarach zostały podjęte działania. Przede wszystkim rada pracownicza zawiesiła swoją działalność. W ten sposób uzyskaliśmy mandat do powołania zarządu komisarycznego i przystąpienia do programu naprawczego.

W świetle programu naprawczego, który został przyjęty w 2016 r., zarząd komisaryczny miał się skupić przede wszystkim na działalności operacyjnej – tak aby była ona dodatnia. Drugim elementem była oczywiście maksymalna redukcja kosztów przedsiębiorstwa, mająca na celu poprawienie jego standingu finansowego. Trzecim elementem było pozyskanie stabilnego finansowania na rzecz kredytów, które miały wymagalność.

Wszystkie te elementy zostały zrealizowane. W międzyczasie pojawiła się koncepcja przedsiębiorstwa na wyemitowanie krótkoterminowych obligacji w zakresie finansowym i pozyskanie funduszy przede wszystkim na zabezpieczenie wymagalnych kredytów. Zostały wyemitowane w kwocie 181,5 mln zł. Głównymi nabywcami stały się zespół portowy Szczecin-Świnoujście oraz port Gdynia.

W ramach przyjętej umowy, która zakończyła się 25 maja 2018 r., obligacje te zostały wykupione. Można jednoznacznie stwierdzić, że było to bardzo dobre przedsięwzięcie finansowe podjęte przez porty, ponieważ stopa zwrotu wyniosła ponad 6%. W związku z tym jednoznacznie potwierdziło się, że z jednej strony udało się na bieżąco uratować sytuację w PŻM, a z drugiej strony był to niezwykle dochodowy interes dla portów.

Jednakże takie działania można podejmować incydentalnie, w związku z tym, że zadaniem portów nie jest prowadzenie tego typu działalności. Z uwagi na to, że w przeszłości, za naszych poprzedników, szczególnie port Gdynia miał stałą formę takiego sposobu inwestowania pieniędzy – zdecydowaliśmy się na realizację właśnie tego typu inwestycji finansowych.

Jednakże obecne lata, które mają przynieść duże inwestycje w ramach infrastruktury, nie będą pozwalały na kontynuowanie tego typu działalności finansowej, ponieważ potrzeby finansowe związane z inwestycjami są zbyt duże.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Przechodzimy do dyskusji. Bardzo proszę, pan profesor Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, panie ministrze, Wysoka Komisjo, moje pierwsze pytanie jest adresowane do przedstawiciela NIK. O ile sobie dobrze przypominam, Wysoka Komisja podjęła decyzję, by namówić Najwyższą Izbę Kontroli do przeprowadzenia kontroli tego procesu. Pamiętam, że byliśmy w tej materii chyba jednogłośni. Ciekaw jestem, czy taka kontrola jest planowana. Czy to nie jest tak, że nasza Komisja głosowała tak, a Komisja do Spraw Kontroli Państwowej inaczej.

Jeżeli mamy poważnie rozmawiać o restrukturyzacji PŻM i o efektach, które są przedstawione, to na pewno nie na podstawie czterostronicowego materiału. Jest potrzebna głęboka analiza finansowa. Trzeba zajrzeć do finansów, zobaczyć, jak wyglądała gospodarka finansowa w PŻM w czasie, który mamy w tej chwili oceniać. Czy były jakieś przeksięgowania majątku trwałego. Jeżeli tak, to z jakiego powodu. W jakim momencie. Czy wartości statków, jakieś manewry księgowe nie miały miejsca. Nie jesteśmy w stanie tego ocenić.

Zwłaszcza że, jak państwo wiecie, kwestia związana z restrukturyzacją, szczególnie zaangażowanie portów morskich w finansowanie restrukturyzacji, była objęta wielką tajemnicą. Pamiętam, że pisałem interpelacje i okazywało się, że nic nie można powiedzieć na temat tej transakcji – jaka kwota, jaka stopa oprocentowania. Cieszę się, że teraz, po długim czasie, dowiadujemy się, ile to było pieniędzy i jaka była stopa zwrotu.

Niczego nie wiemy na temat sposobu zawierania tego kontraktu. Czy rzeczywiście port był jedynym podmiotem, do którego się zwrócono? Jak rozumiem, o wykupienie takich obligacji zwrócił się PŻM, bo chyba nie rząd. Czy to, że dla portów był to dobry interes, tak jak mówi pan minister, nie oznacza, że był to zły interes dla PŻM? Czy były porównywane oferty różnych podmiotów, które mają pieniądze i które być może chciały się zaangażować w ten proces?

Dowiedziałem się też, że inwestowanie pieniędzy portu gdyńskiego, jak zrozumiałem, czy w ogóle polskich portów morskich w obligacje wydawane przez przedsiębiorstwa państwowe było w przeszłości stałą praktyką. Jeżeli tak było, to chciałbym więcej informacji na temat konkretów.

Dziękuję pięknie na teraz.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy pan minister chciałby od razu? Czy państwo parlamentarzyści też chcieliby zadać jakieś pytania? Bardzo proszę, pan minister i reprezentanci Najwyższej Izby Kontroli. Bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Poprosiłbym o zabranie głosu pana dyrektora Stawskiego, który realizował tę inwestycję.

Szef Biura Finansowego w Polskiej Żegludze Morskiej Waldemar Stawski:

Proszę państwa, transakcja, nad którą w tej chwili państwo obradują, miała *stricte* komercyjny charakter. Przeprowadzono testy prywatnego inwestora dotyczące dopuszczalności pod polskim prawem. W szczególności – nienaruszenia jakichkolwiek zasad konkurencyjności. Była to podstawa tej transakcji. Następnie zbudowano taki system zabezpieczeń, w którym obligacje wyemitowane przez żeglugę polską, czyli tak naprawdę przez struktury PŻM, były najbardziej bezpiecznymi obligacjami, jakie były wyemitowane w Rzeczypospolitej w okresie ostatnich 30 lat.

Jednocześnie gwarantowały one grupie kapitałowej PŻM godziwe warunki rynkowe kosztów tej transakcji, jak również zapewniały należne korzyści podmiotom obejmującym te obligacje. W związku z tym transakcja ta miała tylko i wyłącznie czysto rynkowy charakter. Nie niosła za sobą jakiegokolwiek zagrożenia dla środków pieniężnych w polskich portach.

Problem, który powstał w finansowaniu dużych przedsięwzięć inwestycyjnych, dotyczy tego, jak ukształtował się w Polsce system bankowy. Jak spojrzą państwo na statystyki Narodowego Banku Polskiego czy też KNF w zakresie wielkości portfela inwestycyjnego, to zobaczą, że obecnie polski system bankowy finansuje inwestycje dużych przedsiębiorstw na bardzo małą kwotę – bo 50 mld zł. Jest to praktycznie nic. Nie mamy wypracowanego systemu finansowania inwestycji przez polski system bankowy. A to dlatego, że rynek kredytów detalicznych i konsumpcyjnych jest tak atrakcyjny, że obecnie w portfelu to jest obecnie praktycznie 700 mld zł na 1,05 bln zł, a więc kwota oscylująca wokół 70%.

W normalnych warunkach uzyskalibyśmy tego typu finansowanie od krajowego systemu bankowego. Jednak nie jesteśmy atrakcyjnym klientem jako przedsiębiorstwa ogólnie. W związku z tym skorzystaliśmy z tej możliwości, ponieważ zapewniliśmy więk-

sze przychody również portom. Porty od systemu bankowego uzyskałyby oprocentowania na poziomie może 1,5%, a może 2%. Pan minister wskazał rentowność tej operacji. W związku z tym obie strony po tej transakcji odniosły korzyści ekonomiczne.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan minister. Bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Co do pytania dotyczącego inwestycji w ramach działalności finansowej portów, pragnę zauważyć, że port Gdynia po przejęciu przez nas władzy w zasadzie całość swoich zasobów finansowych miał ulokowane w papierach dłużnych. Cała ta operacja była więc podobnym działaniem. Nie chcę natomiast wypowiadać się, w jakich bankach. Na pewno nie były to tylko spółki skarbu państwa, ale również podmioty prywatne.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pytałem o procedurę. Czy były konkurencyjne oferty? Porównywaliście państwo oferty czy rozmawialiście tylko z jednym podmiotem? Pytanie jest o ewentualne straty PŻM, jeżeli to była taka dobra dla portów inwestycja.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy mogę udzielić głosu? Naprawdę, jakiś porządek… Udzieliłam głosu osobom, które miały panu posłowi odpowiedzieć na pytania. Potem, jak rozumiem, jeżeli nie będzie odpowiedzi, to będzie druga tura.

Najwyższa Izba Kontroli chciałaby coś dopowiedzieć? Proszę bardzo.

Doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Marek Maj:

Niestety nie ma dyrektora Winiarza, ponieważ bieżące obowiązki uniemożliwiły mu dotarcie.

Natomiast Najwyższa Izba Kontroli jak gdyby w odpowiedzi na wniosek Komisji podjęła temat sytuacji w PŻM. W pierwszym etapie została zaplanowana kontrola w ministerstwie. Ona została już przeprowadzona. Kontrolę tę prowadziła delegatura w Szczecinie. Delegatura w Szczecinie w związku z tą kontrolą ma dopiero podjąć dalsze działania, jeżeli chodzi o kontrolę w samym PŻM. To jest tyle, ile na dziś mogę powiedzieć.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan pełnomocnik. Proszę bardzo.

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Dziękuję bardzo. Odpowiadając na pytanie pana posła Tadeusza Aziewicza – ta emisja miała charakter niepubliczny. Była skierowana do ograniczonej liczby podmiotów – do takich, które dopuszcza polskie prawo. Chodziło o to, aby nie przeprowadzać tej emisji przez np. Komisję Nadzoru Finansowego, uzyskiwanie należytych zgód, ponieważ nie było na to czasu.

Proces przygotowania emisji publicznej i dopuszczenia do obrotu trwałby w tym przedsiębiorstwie co najmniej pół roku. W związku z tym liczba obligatariuszy, którzy objęli te obligacje, była ograniczona.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Do ilu podmiotów była skierowana? Do ograniczonej liczby, ale do ilu?

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Panie pośle, tak jak pan minister wskazał, były to porty. Natomiast przedsiębiorstwo państwowe zgodnie z polskim prawem jest komercyjnym przedsiębiorstwem. W związku z tym podlega normalnym regulacjom rynkowym i nie mogę upubliczniać szczegółowych informacji, które dotyczyłyby tego zagadnienia. Mnie i przedsiębiorstwo obowiązują te same zasady co wszystkie pozostałe firmy.

Nie jesteśmy, zaznaczam, jednostką budżetową. Jesteśmy normalnym przedsiębiorstwem, które działa w normalnych warunkach komercyjnych. Szczególnie obowiązuje

nas ustawa o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, która reguluje możliwość podania pewnych informacji do wiadomości publicznej. Zatem zgodnie z polskim prawem, panie pośle, informacje, o które pan pyta, można ujawnić w sposób niepubliczny.

Rozmawiamy bowiem o przedsiębiorstwie, które działa na najbardziej konkurencyjnym rynku świata, jakim jest transport morski. Można powiedzieć, pan poseł zajmował się zagadnieniem konkurencyjności. Jest to ten wzorzec dla świata, jak te rynki powinny być skonstruowane. Nie raz są sankcje, inne rzeczy i zaburzenia.

O informacjach, o które pan pyta, można rozmawiać w trybie niebędącym trybem publicznym, tak to nazwijmy. Natomiast – oprócz ogólnego zapewnienia i charakteru rynkowego – nie wypada, jak również prawo nie dopuszcza, abym upubliczniał szczegółowe warunki transakcji. Nie była to bowiem emisja publiczna.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Czyli w trybie niejawnym.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, bardzo proszę, panie pośle, ja naprawdę udzielę głosu.

Czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę. Pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Nie wiem, czy w takiej sytuacji można dyskutować na temat materiału, który został przedstawiony. Właściwie wszystko, co umożliwiłoby nam weryfikację przedstawionych informacji, można oczywiście zamknąć w pewnej klamrze, tak jak przed chwilą uczynił to pan pełnomocnik…

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Jestem szefem biura.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Nie wiem, wydawało mi się, że ktoś przed chwilą użył tego określenia. Chyba pani przewodnicząca. Jeżeli tak, to przepraszam bardzo. Szef biura.

Jest mowa o kredycie terminowym pomiędzy żeglugą polską a sześcioma bankami. Chciałbym się dowiedzieć, jakie to są banki, na jaki termin, na jakich zasadach kredyt został udzielony. Czy to też jest tajemnica?

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Panie pośle, możemy oczywiście publicznie informować o bankach, ujawnić umowy. Natomiast będzie to działanie ze szkodą dla firmy, jak również dla tych banków. Co więcej, wbrew prawu bankowemu, które wiąże strony.

Zapewniam państwa, że jak państwo spojrzą w ustawę o przedsiębiorstwie państwowym – przedsiębiorstwo państwowe nie jest jednostką budżetową, która ujawnia wszystkie informacje o swoich transakcjach. Wszystkie dokumenty dotyczące firmy państwowej są tak samo dostępne, jak każdej spółki prawa handlowego, czyli każdy może zajrzeć do Krajowego Rejestru Sądowego i wszystkie sprawozdania naszego przedsiębiorstwa są dostępne –

tak jak każdego innego.

Panie pośle, o ile będą spełnione jakieś kryteria zabezpieczenia tej informacji i będzie taka potrzeba, to my jesteśmy względem państwa funkcjonowania jedynie przedmiotem, a nie podmiotem. Zatem jak otrzymamy w stosownym trybie takową informację od pani przewodniczącej czy też instytucji kontrolnej jak NIK, to zapewne te informacje będą ujawnione. Jednak dzisiejsze ujawnienie umów bankowych i warunków będzie po prostu olbrzymią szkodą ekonomiczną dla tej firmy.

Mam gorącą prośbę, aby traktować takie przedsiębiorstwa jak przedsiębiorstwa państwowe na takich samych zasadach jak przedsiębiorstwa państwowe, które są spółkami prawa handlowego. Jest pewien obszar informacji, szczególnie handlowych i tych wskazanych w ustawie o nieuczciwym zwalczaniu konkurencji, które nie są po prostu publicznie dostępne.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, pan minister.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Pragnę tylko przypomnieć, że w 2016 r. wynik przedsiębiorstwa zakończył się stratą netto ponad minus 41 mln zł, a w roku po objęciu działań naprawczych, w 2017 r., zakończył się stratą w wysokości 7 mln zł. Prognozowane w tym roku przychody zakładają, iż przedsiębiorstwo osiągnie zysk netto w wysokości ponad 1 mln zł. Wierzymy, że tak się faktycznie stanie.

Jeśli chodzi o kontrolę NIK, która została przeprowadzona w naszym przedsiębiorstwie, to spotkaliśmy się w ramach PŻM z jednym zarzutem – że nie została powołana komisja, która miała podjąć decyzję co do zasadności powołania zarządu komisarycznego. Niestety Najwyższa Izba Kontroli nie przyjęła naszego tłumaczenia, że sama rada pracownicza się rozwiązała. W związku z tym po prostu nie było już możliwości i czasu na to, żeby przygotowywać komisję, która miałaby podejmować takie decyzje.

W związku z tym wydaje nam się, że nie było to do końca miarodajną oceną danej sytuacji. W każdym razie dzisiaj możemy jednoznacznie stwierdzić, że polska żegluga morska została uratowana – w świetle zobowiązań i strat, które miała w poprzednich latach. Jesteśmy przekonani, że w przyszłym roku osiągnie zdolność inwestycyjną do budowy nowych jednostek.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Panie ministrze, w swoim pierwszym wystąpieniu zwrócił pan uwagę, że redukcja tej straty w porównaniu do 2016 r. była m.in. wynikiem zmniejszenia kosztów. Czy mógłby pan określić, o jakie koszty chodzi, co to za rodzaj kosztów? O ile one zostały zredukowane? To też jest kluczowe. Pytanie zasadnicze brzmi: czy zmniejszenie straty wynika tylko i wyłącznie z redukcji kosztów, czy też z innych kwestii, o których mówił m.in. przewodniczący Aziewicz? Chodzi o jakieś przeksięgowania.

Jeśli jest pan w stanie odpowiedzieć na to pytanie, jakie koszty zostały zredukowane, to chętnie wysłucham tej informacji. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję. Całość działań w tym zakresie została określona w programie naprawczym, który został omówiony i wspólnie przyjęty przez przedsiębiorstwo wraz ze związkami zawodowymi przy naszej akceptacji. Jeśli chodzi o szczegóły z tym związane, to poproszę pana dyrektora Stawskiego o kilka słów.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Odpowiadając na pana pytanie i w nawiązaniu do pytania pana posła Tadeusza Aziewicza powiem, że wynik jest oczywiście różnicą przychodów i kosztów – ujmując w sposób bardzo prosty.

Zatem, żeby polepszyć wynik, należy albo zmniejszyć koszty, albo zwiększyć przychody. W grupie kapitałowej Polskiej Żeglugi Morskiej udało się uzyskać te dwa efekty. Po pierwsze, procesy związane z działaniem na rynku handlowym są bardziej efektywne, jak również rynek jest obecnie lepszy. To jest właśnie między innymi taki czas, w którym warto zwrócić uwagę na rozwój firm obejmujących obszary międzynarodowej żeglugi handlowej. Także drugi obszar, na jakim również konkurujemy na poziomie międzynarodowym i światowym, to jest obszar kosztów załogowych, które zostały zmniejszone o ok. 15–16%. Chodzi też o inne koszty, które zdaniem zarządu były po prostu niejednokrotnie niekonieczne w działaniu tego przedsiębiorstwa i można było je zmniejszyć, np. różne koszty sponsoringowe czy takie o podobnym charakterze. Zmniejszono rów-

nież koszty administracyjne. Tak jak wcześniej wspomniałem, zmniejszono koszty płacowe, głównie w obszarze załogowym. Chodzi o tę część pracowników, którzy pływają na statkach grupy kapitałowej PŻM, jak również o część lądową. Zmniejszone zostało zatrudnienie i proces ten trwa nadal. Chodziło o znalezienie drogi optymalizacji funkcjonowania firmy, aby lepiej wykorzystywać zasoby, które obecnie posiadamy.

Jeśli chodzi o szczegółowe informacje, możemy panu posłowi przesłać sprawozdanie za ubiegły rok. Jest ono dostępne. Jest oczywiście złożone również w KRS. Możemy jednak ściągnąć je z KRS czy zrobić kopię i przesłać panu. To chyba najlepiej odda stan działań firmy. Zatem dla porównania możemy panu przesłać sprawozdanie za rok 2016, które też jest w KRS. To dokumenty publiczne. Są to dosyć obszerne dokumenty, są one dostępne publicznie.

Jeżeli mogę jeszcze pomóc w wyjaśnieniu zagadnień, które by pana interesowały, to słucham.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Leszek Ruszczyk (PO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, mam jeszcze pytanie, jaki udział w tej restrukturyzacji… Czy była restrukturyzacja majątkowa? Czy były przychody ze sprzedaży majątku i w jakiej wysokości?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Podjęte przez przedsiębiorstwo działania pod nadzorem Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nie zmierzały do likwidacji tego przedsiębiorstwa, ale do jego rozwoju. W tym czasie firma nie ratowała się w taki sposób jak np. niegdyś Polskie Linie Oceaniczne, czyli sprzedając co miesiąc jeden statek i tak przez dziesięć lat, schodząc do jednego czy dwóch statków.

Podjęte działania nie zmierzają więc w kierunku likwidacji tej firmy, ale jej trwałego rozwoju, jak również stabilizacji finansowej. Zatem, panie pośle, nie było ruchów związanych z jakąkolwiek istotną sprzedażą majątku trwałego. Faktycznie, chcemy chyba sprzedać cztery stare drukarki, które się zużyły. Rozumiem, że nie ma pan raczej czegoś takiego na myśli, tylko istotne składniki majątkowe, czyli nieruchomości czy też statki.

Nie dokonywaliśmy takich operacji, bo w pewnym momencie zmierzałyby one do likwidacji firmy. Jako że firma jest duża, to mogłoby to trwać i pięć lat, tak? Jednak byłoby to powtórzeniem drogi Polskich Linii Oceanicznych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Panie dyrektorze, skoro jesteśmy już przy tak szczegółowych danych jak cztery drukarki w składzie majątkowym…

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

To był żart, panie pośle.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Dobrze, to ja teraz pytam na poważnie o procentową redukcję załóg w ramach oszczędności kosztowych oraz o administrację. Ile osób w związku z tym zostało zredukowanych czy też pożegnało się z zakładem pracy?

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Po pierwsze, tak jak wspomniałem wcześniej, odeszliśmy od modelu, który był przyjęty przez długie lata w Polsce – że restrukturyzacja firm polega na tym, że wyrzuca się ludzi z pracy. Celem tej restrukturyzacji jest rozwój firmy, a nie zwolnienie wszystkich z pracy. To jest najprostsza z form restrukturyzacji, panie pośle – zwolnienie.

Jeżeli chodzi o zmniejszenie liczby załóg, to myślę, że co do wymogów… My je znamy. Jest też pan Andrzej Kościk, który bardzo pilnuje tego, abyśmy spełniali wszystkie standardy międzynarodowe – regulacje IMO. Dotyczyło to więc zmniejszenia stawek, a nie liczby osób. Był też program dobrowolnych odejść, ale dla pracowników lądowych w PŻM. Na pewno niejednokrotnie, jeżeli szefowie firm nie mają wizji biznesowej, to bardzo często podejmują działania polegające na zwolnieniu pracowników. To jest najprostszy ruch.

Jednak, pomijając skutki społeczne, zaszkodziłoby to PŻM. Redukcja naszej załogi jest niemożliwa bez redukcji liczby statków. Musielibyśmy sprzedać statki i wtedy moglibyśmy, nazwijmy to tak, zwolnić czy też rozwiązać stosunki pracy z tymi marynarzami. Jednak, tak jak zaznaczyłem wcześniej, nie sprzedajemy majątku. Mamy określoną etatyzację statków, która wynika z międzynarodowych przepisów IMO.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze, pani dyrektor Skubniewska, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Maria Skubniewska:

W ramach dobrowolnych odejść odeszło 30 osób – pracowników lądowych. Wszystkie pozostałe koszty to jest uzgodniona i wynegocjowana ze związkami zawodowymi redukcja kosztów zatrudnienia. To jest czasowa likwidacja i zawieszenie nagród jubileuszowych, likwidacja refundacji stawek ZUS na czas określony – do wyjścia przedsiębiorstwa z kryzysu, jak również likwidacja premii stanowiskowych. To są koszty, o które zostało zmniejszone wynagradzanie załóg. Jeszcze raz jednak podkreślam, że zostało to wynegocjowane ze związkami zawodowymi w przedsiębiorstwie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister chciałby? Nie. Bardzo proszę, pan poseł chyba chciał jeszcze dopytać. Bardzo proszę.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Nie chciałem dopytać, tylko chciałem powiedzieć, że właśnie o tego typu odpowiedź mi chodziło – a nie o filozofię czy też emocje związane z tym, jak się zarządza.

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Ale to też ważny element.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeżeli pan pozwoli, to najpierw udzielę głosu, a potem bardzo proszę.

To wszystko? Bardzo proszę.

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Panie pośle, filozofia restrukturyzacji jest istotna. Stąd mówię, że udało się znaleźć porozumienie pomiędzy stroną społeczną, jaką są związki zawodowe, samą grupą kapitałową PŻM oraz federacjami międzynarodowymi, które są reprezentowane przez pana Andrzeja Kościka i pana Jacka Dubińskiego.

To jest wielka wartość i liczymy na to, że dojdziemy do takiego stanu, do jakiego doszły zrestrukturyzowane firmy amerykańskie wraz ze swoimi pracownikami w latach 70. Teraz musimy jednak zadbać o rozwój firmy. Jeżeli dopełnimy warunków, które były też narzucone przez pana ministra w zakresie rozwoju, to na pewno będzie można myśleć również o zwiększeniu zatrudnienia – w związku ze zwiększeniem zakresu działania przedsiębiorstwa.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Słuchając pana ministra i pana dyrektora biura, mam takie poczucie, że zdaniem rządu sytuacja PŻM jest dobra. Chciałem zapytać – jeżeli jest dobra, to kiedy kończy pracę zarządca komisaryczny?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Termin kadencji komisarza, czyli powołania komisarza, ubiega z dniem 18 lutego 2019 r. Po ocenie czy zakończeniu roku w ramach działalności finansowych, generalnie operacyjnych, podejmiemy dalsze działania dotyczące powrotu stałego zarządu lub kontynuacji zarządu komisarycznego. Jest to uzależnione przede wszystkim od wyniku finansowego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Panie pośle, kwestia praktyki zarządów komisarycznych w przedsiębiorstwach państwowych w obecnym czasie nie jest bogata, chociażby z tego powodu, że nie ma wielu przedsiębiorstw. Natomiast normalna praktyka zarządów komisarycznych, które funkcjonują np. w instytucjach finansowych – bankach, zakładach ubezpieczeniowych, jest taka, że zarząd komisaryczny powinien zrealizować program naprawczy.

Programy naprawcze w tego typu instytucjach na ogół są minimum trzy- lub pięcioletnie, ponieważ to, że dzisiaj jest plus, nie oznacza, iż nie zamieni się on na minus, jeżeli taki program nie będzie zrealizowany. Zresztą pan poseł zna zagadnienie restrukturyzacji instytucji finansowych. Są to procesy na ogół o znacznie prostszej działalności, ponieważ obrót pieniądzem jest łatwiejszy niż przewóz towarów drogą morską – to jest od trzech do czterech lat, mniej więcej. To jest statystyka, którą podaje Komisja Nadzoru Finansowego.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pytam, jaki jest horyzont czasowy realizowanego programu naprawczego. Komisja nie zapoznała się z tym, bo oczywiście cały czas zasłaniacie się państwo tajnością procedur. Czy taką informację może mi pan ujawnić?

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Już mówię. Nie jestem decydentem w tej sprawie. Są tu właściciel i zarządca komisaryczny. Program naprawczy jest programem *stricte* komercyjnym. Co do tego nie ma chyba wątpliwości. Program naprawczy obejmuje również całą strategię handlową oraz inwestycyjną firmy. Zatem bardzo proszę…

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Horyzont tego programu jest tajną informacją, tak?

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Nie, nie mówię, że tajną, ale na pewno jest informacją zastrzeżoną pod kątem firmy. Ujawnianie szczegółów programu naprawczego może mieć efekt jedynie szkodliwy dla firmy. W żaden inny sposób dobry.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania? Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Jacek Dubiński, starszy mechanik, Polska Żegluga Morska, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. Chciałbym na wstępie powiedzieć kilka słów komentarza – zarówno do tego materiału, jak i do dyskusji. Mam taką złą pamięć, bo w biznesie morskim dosyć długo siedzę, jako związkowiec i zawodowo. Chciałbym państwu przypomnieć, że działania *stricte* ekonomiczne i finansowe, które przez ostatnie dwa lata podejmował obecny rząd, są typowe, patrząc na nasz program 25-lecia odnowy Polski. To są prawidłowe działania właścicielskie.

Chciałbym państwu przypomnieć, ponieważ pochodzę z Pomorza Zachodniego i tam mieszkam, że padły tam trzy przedsiębiorstwa armatorskie. Swego czasu jeden z rządów – to było SLD-PSL – nie wydatkował takich pieniędzy, nie potrafił zagospodarować. Wicepremierem był chyba Leszek Miller, który chwalił się, że nie wydatkowali 5 mln dol., a stracili 20 mln dol. na statkach transoceaninycznych.

W tym przypadku oceniamy, że właściciel postępuje właściwie. Ma różnie ulokowany kapitał. Ja nie jestem ekonomistą. Może go różnie inwestować, żeby utrzymać firmę. Jeśli nie byłoby tych ruchów i obligacji, to PŻM straciłby 16–18 statków, które były pod natychmiast wymagalną hipoteką. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa. W kwestiach kapitałowych brakuje nam jednej rzeczy. Tak jak mówią pan minister i pan Stawski – było porozumienie związkowe w trudnej sytuacji. Natomiast rzeczywisty koszt załogowy, tzn. inwestycja, jaką włożyła załoga, to jest 30% dochodów rocznych. Pracownicy stracili 30%. Mniej więcej tyle włożyliśmy, podpisując kolejne porozumienia w cyklu półrocznym.

Oprócz tego zostały zmniejszone dwa etaty na statkach – zdjęto bosmana i czwartego mechanika. Przy czym – tu chcę powiedzieć państwu posłom, bo mogą państwo nie wiedzieć – firma żeglugowa musi wypełniać wszystkie zalecenia i regulacje dotyczące dwóch spraw. Mianowicie jeśli firma ogólnie rzecz biorąc podlega pod IMO, czyli otrzymuje certyfikat bezpiecznej obsługi, to nie może zmniejszyć zatrudnienia na statku poniżej tego certyfikatu. Statek zostanie bowiem zatrzymany i nie będzie pływać.

Drugim wyznacznikiem jest podpisany ze związkami zawodowymi układ zbiorowy – jednym związkiem, drugim, trzecim czy centralą międzynarodową. Tam etatyzacja jest podniesiona. Właśnie na tej jedynie podniesionej etatyzacji zgodziliśmy się na dwa lata na zmniejszenie obsad załogowych, co *de facto* skutkuje również tym, że pracownicy za większą ilość pracy otrzymali mniej pieniędzy. To tyle, jeśli chodzi o to, ile zainwestowali pracownicy Polskiej Żeglugi Morskiej.

Chciałem się natomiast odnieść też do kwestii pozaekonomicznych. W tej chwili jest napisane, że sytuacja jest stabilna. Tak, sytuacja jest stabilna finansowo. Natomiast jeśli czytają państwo prasę… Państwo czytają tylko fragmenty, a my jesteśmy na bieżąco. Chciałbym powiedzieć, że w ramach pracy przedsiębiorstwa i w ramach negocjacji zostaliśmy dokładnie zaznajomieni z dokumentami, o które pytał pan Aziewicz i państwo, łącznie z audytem. Nie mówimy więc tego bez dowodów. Wiemy, jak wygląda sytuacja – sytuacja kadrowa nie jest stabilna.

Dlatego też nie zgadzamy się z ostatnim punktem – że jest długookresowa polityka kadrowa. PŻM nie grożą zwolnienia. Pan Stawski nie powiedział o jednej rzeczy – PŻM brakuje ludzi. Zatrudniamy w tej chwili Rumunów, szukamy pracowników na różnych innych rynkach, również Unii Europejskiej. Układ zbiorowy to dopuszcza.

Natomiast, generalnie rzecz biorąc, utrzymywanie 30-procentowej obniżki płac i dochodów – w różnych formach są te dochody – prowadzi do tego, że zawód staje się mniej atrakcyjny i PŻM przeżywa w tej chwili trudny okres związany z brakiem marynarzy. W związku z tym, pomimo że podpisaliśmy w układzie zbiorowym – co jest też korzyścią dla firmy – wydłużenie okresu kontraktów… Do tej pory były cztery miesiące, co dawało trzy podmiany rocznie. W tej chwili praktycznie jest to sześć miesięcy, co daje zysk przedsiębiorstwu, dwie podmiany rocznie. Podmiana to różnie – 20 tys. dol., a czasem nawet 60 tys. dol. za przelot. Statki nie zawijają bowiem do naszego kraju. Ten standard również się pogorszył, gdyż standard to w tej chwili ok. cztery miesiące, a we flotach w lepszej sytuacji finansowej to są to dwa, trzy miesiące.

Dlatego też mówimy, że w tej chwili PŻM stoi w obliczu problemu konieczności podniesienia płac. Chodzi o to, żebyśmy nie mieli *casusu* LOT-u. Nie mówimy o żadnych strajkach, bo wszystko rozumiemy. Znamy wszystkie uwarunkowania ekonomiczne. Natomiast to, co mówił pan Stawski… To, że rynek się podniósł, to z jednej strony bardzo dobrze, bo zarabiamy, ale dla utrzymania kadr PŻM jest gorzej, ponieważ z chwilą wzrostu na rynku marynarzom łatwiej jest znaleźć pracę. Kiedy o pracę było trudniej, można było utrzymać kadry przy tych samych pieniądzach. W tej chwili głównym problemem Polskiej Żeglugi Morskiej będzie utrzymanie wysoko wykwalifikowanych kadr

morskich, żeby nie zbierać – może powiem nieładnie – tych, którzy odpadli gdzie indziej. To grozi PŻM.

Jeszcze ostatnia uwaga dotycząca kwestii wprowadzania tzw. Centrum Usług Wspólnych. Ta kwestia nie została dograna ze związkami zawodowymi, ponieważ rozmawiając – rozmawiałem osobiście ja i koledzy, którzy tu siedzą – z zarządcą komisarycznym, panem Brzezickim, otrzymaliśmy informację, że czegoś takiego nie będzie. Zresztą na bazie poufnych materiałów… Mieliśmy do nich dostęp, ale nie będę wchodził w szczegóły, bo to jest tajemnica przedsiębiorstwa. Jeśli mają państwo do tego uprawnienia, to tak jak powiedzieli pan Stawski i pan minister, otrzymają to państwo… Jest coś takiego, że powinniśmy konsolidować przedsiębiorstwo, natomiast stworzenie Centrum Usług Wspólnych jest to wyłuskiwanie części pracowników do różnego rodzaju – nazwijmy to – centrów czy spółek. Stanowi to dla nas poważne zagrożenie.

Zresztą na te sprawy, nie w naszym przedsiębiorstwie, ale ogólnie w kraju, zwracała uwagę Najwyższa Izba Kontroli oraz ZUS. Chodziło o to, że centra usług wspólnych mogą prowadzić do daleko idącego outsourcingu, a tego w przedsiębiorstwach żeglugowych raczej byśmy nie chcieli.

Dziękuję państwu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę – pan kapitan Hatalski, potem pan…

Członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie Rzeczypospolitej Polskiej Tadeusz Hatalski:

Tadeusz Hatalski, kapitan żeglugi wielkiej, członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie RP.

Proszę państwa, chciałbym się z państwem podzielić ogólną, historyczną uwagą na temat działań rządu i pomocy publicznej dla gospodarki morskiej, ponieważ w pytaniach posłów opozycji daje się wyczuć zaniepokojenie, czy to jest zasadne i właściwe.

Na początku lat 90. były dwa przedsiębiorstwa – Polskie Linie Oceaniczne i CMA CGM Francji – o porównywalnym potencjale i również w takich samych tarapatach finansowych. Francuski rząd podjął działania naprawcze. Przeprowadził restrukturyzację, a potem prywatyzację. W czasie całego tego procesu zainwestował w przedsiębiorstwo 1,7 mld franków francuskich – wtedy jeszcze nie było euro. Ostatecznie Bruksela zaakceptowała tę pomoc publiczną. Natomiast, jeżeli chodzi o Polskie Linie Oceaniczne, to ówczesny rząd nie podjął żadnych działań naprawczych.

Jaki był koniec Polskich Linii Oceanicznych, wszyscy wiemy. W tej chwili ta firma ma tylko dwa statki. Natomiast CMA CGM jest jedną z wiodących firm żeglugowych na rynku światowym. Ten przykład z historii przytaczam po to, żeby uspokoić państwa posłów z opozycji, czy działania podejmowane przez obecny rząd w celu przeprowadzenia procesu naprawczego PŻM są właściwe, czy nie.

Jeszcze jedno. Na dziesięć państw Unii Europejskiej, które stosują pomoc publiczną dla gospodarki morskiej, sześć jest wśród dziesięciu najbardziej rozwiniętych gospodarek morskich świata. To są Włochy, Niemcy, Norwegia – ale to nie jest Unia, tylko Europejski Obszar Gospodarczy – Francja, Holandia. W przypadku PŻM nie mówimy o pomocy publicznej, bo z tego, co mówił pan Stawski, cały ten proces naprawczy odbywa się na warunkach komercyjnych. Jednak pomoc publiczna w Unii Europejskiej, zgodnie z wytyczną o pomocy publicznej z 2004 r., jest formą zalecaną.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie kapitanie, bardzo proszę.

Przewodniczący Organizacji Zakładowej Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów przy Polskiej Żegludze Morskiej Jerzy Lipiński:

Szanowni państwo, Jerzy Lipiński, Związek Kapitanów i Oficerów.

Jako związek doceniamy działania zarządcy komisarycznego, pana Pawła Brzezickiego. Niemniej musimy powiedzieć, że pewne rzeczy w tym programie naprawczym idą źle. Jakie to są rzeczy? Pozwolę sobie ograniczyć się do trzech.

Pierwsza dotyczy tego, że istnieje taka pozycja w eksploatacji statku jak koszty stałe statku. Na stałe koszty statku wpływa przede wszystkim liczba ludzi pracujących na lądzie i obsługujących ten statek. Zgodnie z programem naprawczym miała być redukcja o 80 osób. Do tej pory, jak przeczytałem w sprawozdaniu, zmniejszono o 41, czyli o połowę.

Drugą sprawą, która nas boli, jest to, że mimo deklaracji zarządca komisaryczny, pan Paweł Brzezicki, bardzo rzadko zwraca się do związków. Nie chodzi o sprawy finansowe, bo nie znamy się na finansach. Natomiast możemy pomóc przede wszystkim w sprawach załogowych. Polityki załogowej jako takiej w ogóle nie ma. Przyznał to sam komisarz, Paweł Brzezicki.

W porządnych firmach istnieje coś takiego jak HR department, czyli human resources. Tam kadra w takim dużym przedsiębiorstwie to jest, wydaje mi się, kluczowa sprawa. Można zmieniać różne konfiguracje w różnych działach, powoływać jakieś nowe podmioty, jednak ludzie zostają ci sami. Bez dobrej selekcji kadry, nie mówiąc już o kadrze załóg, nie będzie widoków na szybką poprawę.

Jest jeszcze jedna sprawa, którą chciałem poruszyć. Dotyczy tego, że oprócz 30-procentowej obniżki, którą średnio poniosły załogi, pogarszają się też warunki pracy. Szczególnie kapitanowie statków narzekają na to, że nie tylko ludzi jest mniej, ale i poziom ich wykształcenia jest coraz niższy. Dlaczego? Dlatego że przy tych stawkach do firmy przychodzą najgorsi ludzie, najgorzej wyedukowani.

Jak państwo wiecie, agencje crewingowe szufladkują wszystkich oficerów. Ci, co pływają na tankowcach, będą pływać na tankowcach. Oni na suchogruzy nie pójdą, bo po prostu im się to nie opłaca. Na kontenerowcach też. Do PŻM przychodzą już ludzie w podeszłym wieku, których nikt nie chce. Prosiłbym, żeby jednak coś z tymi stawkami dla załóg zrobić, żeby przynajmniej nie uciekali.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Członek Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", zastępca przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej Remigiusz Rymaszewski:

Remigiusz Rymaszewski, NSZZ „Solidarność" Polskiej Żeglugi Morskiej, wiceprzewodniczący.

W momencie wprowadzenia programu naprawczego, który – tak jak mówią koledzy – polegał na obniżeniu wynagrodzeń marynarzy o ok. 30%, pracownicy zaczęli się zwalniać i to masowo. To nie jest tak, że zwolniło się dwóch, trzech w miesiącu. Zwolnili się masowo. Niezależnie od tego, czy byli to pracownicy kontraktowi, czy stali, młodzi, czy w podeszłym wieku. Są to wykształceni pracownicy, którzy do PŻM już nie powrócą. Zasilą szeregi obcego armatora. Kryzys kadrowy, o czym już oficjalnie się u nas mówi, dotknął prawie każdego stanowiska. Pierwszym stanowiskiem, latem, było stanowisko kucharza. Na tym stanowisku zaczęto zatrudniać Rumunów. Moje pytanie jest takie: czy finalnym celem programu naprawczego jest pozbycie się polskiego marynarza i zastąpienie go obcym? Na razie to tak wygląda.

Druga sprawa związana jest z tym, że wszędzie w mediach pan premier Mateusz Morawiecki mówi, że nadszedł czas pracownika. Nie do końca tak jest. W Szczecinie jest taka firma. Nazywa się PŻM, przedsiębiorstwo państwowe. Marynarzom na statkach nie płaci się w niej ani Narodowego Funduszu Zdrowia, ani ZUS-u. Po 40 latach pracy na morzu emerytura dla tych marynarzy wynosi na dzień dzisiejszy osiemset parę złotych. A sądzę, że każdy z nas zdaje sobie sprawę, jaka to jest ciężka praca i jakie to są wyrzeczenia.

Z programu naprawczego, który miał ratować firmę przed bankructwem, stworzył się program inwestycyjny. Zaczęliśmy kupować statki. Zatem firma ma jakieś pieniądze, a twierdzi… Na jednym ze spotkań z dyrekcją – chodziło o przywrócenie tzw. pakietu nr 1 – firma powiedziała, że nie ma pieniędzy. Można by na temat powiedzieć coś konkretniej. Zwracam się do pana Stawskiego, jak on to widzi.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pan Stawski. Pan minister, bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Przepraszam, jeśli mogę prosić – dwa słowa. Przedsiębiorstwo na pewno będzie realizowało politykę przede wszystkim nastawioną na to, aby się rozwijać, ale przede wszystkim – powrócić teraz do stabilnego stanu, stabilnych przychodów. Wydaje mi się natomiast, że główna zakładana polityka jest jednak kreowana przez ministerstwo – przede wszystkim w zakresie rozwoju branży żeglugowej.

Chciałbym natomiast podziękować związkom zawodowym, bo to bezwzględnie było ogromne wyrzeczenie i ogromny sukces, który udało się osiągnąć. Chodzi o porozumienie okupione ogromnym poświęceniem marynarzy – przede wszystkim finansowym. Nie mówiąc już o innym rodzaju poświęcenia – takim mentalnym. Przecież do tej pory PŻM był klasyfikowany jako jedno z lepszych przedsiębiorstw w Polsce, jeśli chodzi o zarobki. Jednakże sytuacja zmusiła nas do tego. Jeszcze raz serdeczne podziękowania za to, że udało się osiągnąć porozumienie, a przede wszystkim za to, że w zasadzie pracownicy swoim wyrzeczeniem uratowali to przedsiębiorstwo.

Z drugiej strony chcę państwa zapewnić, że taki stan nie może trwać długo. Nie ulega wątpliwości, że poradzimy sobie z tym przy ograniczeniu wynagrodzeń. Jednak przede wszystkim jest to zależne od przychodów przedsiębiorstwa. Jeżeli przedsiębiorstwo uzyska długotrwałe kontrakty związane z frachtami… Mówię to oczywiście w kwestii trampingowej; to jest zrozumiałe, że nie ma tutaj stałych umów. Dzisiaj wszystkie statki są pod przysłowiową parą. W związku z tym wszystkie mają w zasadzie dodatni przychód na działalności. W związku z tym kolejnym elementem jest powrót do tych stawek, a przede wszystkim wzrost tych stawek. Zdajemy sobie bowiem sprawę, że przecież nie tylko u państwa, ale w całej Polsce jest rynek pracownika i to warunki ekonomiczne będą wymuszały zmiany w przedsiębiorstwie, przede wszystkim w obszarze płacowym. Wpisujemy się w to bezwzględnie. Pragnę państwa zapewnić, że nasza polityka będzie dążyła do tego, aby wynagrodzenia cały czas wzrastały.

I tutaj moja deklaracja – absolutnie naszym celem nie jest to, żeby odchodzić od zatrudniania polskich marynarzy. Chcemy bazować… Zresztą rozwój szkolnictwa morskiego w szerokim zakresie i jego wsparcie mają za zadanie zapewnić kadry dla polskich armatorów. Inną sprawą jest to, że przedsiębiorstwo jest, jak stwierdził pan dyrektor, przedsiębiorstwem działającym na rynku międzynarodowym, więc podlega takiej konkurencji. Musimy się w tym odnaleźć.

Natomiast wydaje nam się, że w najbliższym czasie, jak spłyną już pierwsze wyniki finansowe przedsiębiorstwa, dokonamy oceny. Tak aby w sukurs inwestycjom, które mają nastąpić, przyszły również zmiany płacowe. Na pewno będzie to z państwem szeroko omówione.

Natomiast jeśli chodzi o statki, które zostały przejęte, to te statki nie były zakontraktowane przez obecny zarząd, tylko przez poprzedni. Stanęliśmy przed dylematem: albo stracimy dziesiątki milionów dolarów, albo poprzez restrukturyzację zaliczek, które zostały już wpłacone na ostatecznie chyba bodajże 19 czy 50 jednostek…

Prezes Żeglugi Polskiej SA Alicja Węgrzyn:

Mówimy o tym kontrakcie? 18.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

18 jednostek, prawda?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, ale jeżeli chce pani powiedzieć coś ważnego w tym temacie, to bardzo proszę włączyć mikrofon, bo wszyscy jesteśmy zainteresowani wyjaśnieniem tej sytuacji.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

To moja wina, przepraszam bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie, pan minister będzie kontynuował, a pani może dopowie potem. Bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Zatem ostatecznie przejęliśmy cztery jednostki zakontraktowane przez poprzedników. Znalazły już zafrachtowanie. Wydaje się więc, że było to po prostu bardzo dobre posunięcie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Prezes Żeglugi Polskiej SA Alicja Węgrzyn:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Alicja Węgrzyn, Żegluga Polska.

Chciałabym się pokrótce odnieść do tego, co powiedział pan przewodniczący. Przypomnę, że jeżeli chodzi o liczbę statków, które podlegałyby egzekucji w maju 2017 r. w przypadku niezrealizowania zobowiązań kredytowych wobec banków zagranicznych, to są statki w liczbie 26. Taka byłaby egzekucja z hipotek z końcem maja 2017 r.

Dodam też, że 26 statków daje 20 miejsc pracy na każdy statek – razy dwa, z uwagi na wymianę statek–ląd. Zatem działania restrukturyzacyjne przeprowadzone przez właściciela oraz pana komisarza doprowadziły do efektu, że miejsca pracy w takiej liczbie zostały zachowane. Te miejsca pracy zostały zachowane dla Polaków. To, o czym mówią panowie, to są incydentalne sytuacje, jeśli chodzi o kucharzy.

Odniosę się może jeszcze do jednej kwestii. Otóż pan przewodniczący Dubiński powiedział, że intensywność inwestycji i oszczędności, jeśli chodzi o koszty pracy na statkach, wynosiła ok. 30%. Owszem, tak. Chcę jednak zwrócić uwagę na to, że od niedawna wprowadzane są finansowe instrumenty motywacyjne dla załóg pływających. Przytoczę może, że jest to bonus dla kapitana, który został wprowadzony niedawno, oraz premia za długość zaokrętowania na statku. To jest powolny odwrotny proces, który będzie redukował intensywność 30% oszczędności.

Panie kapitanie, chcę też potwierdzić, że nie zwolniliśmy 80 osób, tylko 40. Potwierdzamy.

Co do CUW, czyli Centrum Usług Wspólnych, to jest to bardziej koncentracja jednorodnych działalności w grupie PŻM. Nie ma tu mowy o outsourcingu poza grupę.

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

W nawiązaniu do dyskusji, którą państwo… Zagadnienia, które panowie poruszyli, dotyczą obecnie praktycznie wszystkich firm na świecie. Zagadnienie kucharza jest zagadnieniem od wielu setek lat. To była najbardziej niebezpieczna praca, bo jak przesolił, to lądował za burtą, tak? To też, panowie posłowie, proszę potraktować jako żart.

Natomiast te zagadnienia są rozwiązywane. Nie uciekniemy od kierunków funkcjonowania floty w takich państwach jak Włochy czy Niemcy. Jeżeli dopuszczamy, że na statkach będących własnością armatorów niemieckich pływają polscy marynarze, a konkretnie obywatele Unii Europejskiej, to również obywatele Rumunii, jak również Bułgarii mają takie same prawa w staraniu się o pracę w PŻM jak każdy inny. W ten sposób ograniczylibyśmy własnym obywatelom możliwość pływania w innych flotach, a na pewno nie jest to celem tych działań.

Zatem podejmujemy oczywiście takie działania, które zapewniają m.in. pracę absolwentom naszych uczelni. Wydaje mi się, że ocena poziomu pływających kadr PŻM jest bardzo płytka i niesprawiedliwa. Natomiast jest to na pewno istotny sygnał z państwa strony. Wrócimy do tego i przeanalizujemy to.

Drugą sprawą dotyczącą filozofii restrukturyzacji, o której wspomniał pan poseł, jest podstawowe dla nas zagadnienie. Chodzi o utrzymanie stanu floty – tej, którą mamy obecnie, bądź tej, do której wchodzą wymagania związane z konwencjami IMO. Do tego bezwzględnie potrzebne są fundusze inwestycyjne. Naszą nadzieją na wsparcie procesów restrukturyzacji jest podjęta przez pana ministra inicjatywa związana ze zgłoszonym projektem dotyczącym projektu ustawy o Morskim Funduszu Rozwoju.

Tak jak państwu powiedziałem, obecnie na polskim rynku praktycznie nie ma kredytów inwestycyjnych – nie tylko dla firm morskich, ogólnie dla gospodarki. To jest podstawowy problem – że system bankowy nie finansuje przyszłości i rozwoju firm, czyli inwestycji. To też nas dotyczy.

Pan poseł pytał o sprzedaż majątku. W firmie takiej jak firma żeglugowa faktyczna trwałość i żywotność majątku to jest maksimum 18 lat, a obecnie nawet krócej. Procesy sprzedaży majątku trwałego są więc oczywiście naturalne. To, że w tym czasie nie było sprzedaży, jest tylko zbiegiem okoliczności. Może taka potrzeba będzie za rok lub za dwa lata. W szczególności tam, gdzie będą ograniczenia dla statków, które nie spełniają konwencji IMO, czy w zakresie paliwa niskosiarkowego, czy konwencji wód balastowych.Wówczas trzeba ponieść olbrzymie koszty inwestycyjne na doprowadzenie statku do zgodności z konwencjami bądź też sprzedać statek i zakupić nowy, który spełnia już takowe konwencje.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Zacznę od tego, do czego nawiązał jeden z panów – jako posłowie opozycji życzymy rządzącym i państwu, żeby ta restrukturyzacja udała się jak najszybciej. Mówił pan szeroko o filozofii działania. Chodzi o to, by przedsiębiorstwo działało na normalnych zasadach rynkowych, w tym również żeby miało normalny nadzór właścicielski.

Natomiast po dwóch ostatnich wypowiedziach naszych gości odnoszę wrażenie, że dialog pomiędzy zarządem komisarycznym a związkami zawodowymi i polityka kadrowa są jednak nieco zaburzone. Poznaliśmy druga stronę medalu. Pan minister mówił, że celem jego działań nie są – i ja w to wierzę – redukcje, aby polscy marynarze, kadra na statkach i lądzie była wymieniana na zagraniczną. Jednak niestety taki jest skutek tych działań.

Jak się dowiadujemy, redukcja uposażeń spowodowała masowe odejścia. I to nie tylko kucharzy, ale też doświadczonych pracowników zastępowanych, jak słyszymy, pracownikami z innych krajów Unii Europejskiej. Nie wiem, gdzie leży prawda, dlatego proszę… Może to być tajna informacja do kancelarii, jeżeli po raz kolejny powoła się pan na tajemnicę przedsiębiorstwa. Chciałbym poznać liczbę osób narodowości polskiej, które nie pracują już w PŻM, i liczbę zatrudnionych obcych obywateli – innych państw unijnych czy też spoza Unii.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Panie pośle, oczywiście informacje takie jak narodowość czy religia są niezwykle wrażliwe.

Panie pośle, z tej racji, że firma PŻM zdaje sobie w pełni sprawę, że jest członkiem Unii Europejskiej, w żadnym przypadku nie zamierzamy stosować jakichkolwiek restrykcji dla osób, które nie są narodowości polskiej. To jest po prostu niemożliwe. Prosił pan, żebym podał, kto jest narodowości polskiej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie, nie. Pytanie było trochę inne.

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Nie – liczba osób narodowości polskiej, która pracuje w PŻM.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Statystyka stanowi dla pana problem? Ilu Polaków, a ilu obcokrajowców. Nie pytam o rasę, religię ani o orientację seksualną.

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Dobrze, panie pośle. Przekażę, że jest taka informacja. Natomiast jest to naturalne, że nie możemy w sposób… Przychodzi pracownik – załóżmy, że marynarz bułgarski bądź

rumuński – składa podanie o pracę, a my mu odpowiadamy, że nie dostanie pracy, bo nie jest Polakiem. Jest to, po pierwsze, nieracjonalne z naszej strony, a po drugie, chyba nie do końca zgodne z polityką naszego państwa. Nasze państwo nie może być wrogiem dla innych obywateli Unii. A tak to wykazalibyśmy taką wrogość.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Ale ja pana o to nie pytałem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam panowie, jakiś porządek na posiedzeniu Komisji musi być. Możecie porozmawiać sobie luźno po posiedzeniu Komisji.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Proszę o głos dla posła.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Panie dyrektorze, pan w sposób niebezpieczny ociera się o obrażanie mnie, wpychając mnie w niszę jakiegoś ksenofoba, który zamyka polski rynek dla obcokrajowców.

Pytam, ilu dotychczasowych pracowników – ze Szczecina czy z Polski – przez te niezamierzone działania, jak rozumiem…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szczecin to nie jest Polska?

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Siedziba PŻM jest w Szczecinie. Na szczęście jest w Szczecinie. Mówię… OK, ilu Polaków w sposób niezamierzony opuściło PŻM? Statystycznie jak wygląda teraz zatrudnienie obcokrajowców w PŻM? Chodzi tylko o to.

Nie było w mojej wypowiedzi niczego, co by wykluczało taką możliwość.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panowie, myślę, że się zrozumieliście.

Bardzo proszę o odpowiedź. Jeżeli pan chce inaczej odpowiedzieć, to proszę powiedzieć, że…

Szef Biura Finansowego w PŻM Waldemar Stawski:

Szanowny panie pośle, darzę pana olbrzymim szacunkiem. W żadnym przypadku nawet nie chciałem się otrzeć o jakąkolwiek formę, która by w jakiś sposób osobiście uraziła pana czy też kogokolwiek.

Informacje, o które pan pyta, na pewno są istotne z powodów ekonomicznych, chociażby wzmocnienia szkolnictwa morskiego. Zapewniam, że w PŻM tych pracowników… Już teraz mogę powiedzieć, że znaczącą liczbę – powyżej 99% – stanowią pracownicy, którzy są obywatelami Unii, obywatelami polskimi. Natomiast szczegółowe dane, o które pan pyta, oczywiście są istotne na pewno dla wszystkich. Zatem otrzyma je pan.

Jeszcze raz bardzo gorąco pana przepraszam. Nasza firma nie ma również jakiegokolwiek charakteru politycznego. Państwo dzielą się tutaj na posłów ugrupowania rządzącego i opozycyjnego. Nasz szacunek dla wszystkich państwa jest duży i taki sam. Państwo podzielili się na opozycję i rządzących. Liczymy po prostu na współpracę z posłami dla dobra przedsiębiorstwa.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan Kościk, bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościk:

Andrzej Kościk, Krajowa Sekcja Morska „Solidarność”.

Oczywiście te pytania zmierzają do tego, czy jest to proces niepokojący, czy też nie. Z wiadomości od związków zawodowych wynika, że jest dziesięć osób, które są obcej narodowości. Może pomyliłem się o jedną osobę. Stanowi to jeszcze niewielki procent.

Natomiast oczywiście jest zagrożenie. Cieszę się z deklaracji pana ministra. Zresztą taką deklarację otrzymaliśmy od zarządcy komisarycznego – że obniżenie wynagrodzeń ma charakter czasowy i będzie stopniowo przywracane na ten poziom. Wszyscy zdajemy sobie sprawę z nieuczciwej konkurencji, z dumpingu socjalnego, o którym wszyscy wiemy. To są rzeczy, które depczą nam po piętach. Związki zawodowe są w tej kwestii wrażliwe i przypuszczam, że ministerstwo zdaje sobie sprawę, że na rynku można znaleźć tańszych pracowników.

Natomiast jest problem z wykwalifikowanymi pracownikami, o czym powiedział pan kapitan. Wszyscy jesteśmy przepełnieni tą troską, tak że na razie nie jest to jakiś masowy proces. Niemniej mamy świadomość, że musimy wrócić do poprzedniego poziomu wynagrodzeń, musimy negocjować. Wszystkie układy zbiorowe, które obowiązują w Polskiej Żegludze Morskiej, nie tylko muszą spełniać wymagania IMO, jak już wszyscy powiedzieli, czyli te minimalne wymagania Międzynarodowej Organizacji Morskiej, ale muszą również spełniać wymagania Międzynarodowej Federacji Transportowców. Wszystkie układy zbiorowe do tej pory spełniają te wymagania. Trzeba powiedzieć i potwierdzić to, co powiedział pan minister – że rzeczywiście związki zawodowe i pracownicy ponieśli duży wysiłek.

Powracając do kwestii, np. promów, o których jest jedno zdanie – że nie została tu wykonana jeszcze do końca sprawa dotycząca obniżki wynagrodzeń – chcemy powiedzieć, że wszystkie te warunki pracy podlegają zatwierdzeniu przez Międzynarodową Federację Transportowców. Trzeba ściśle przestrzegać zasad. W stosunku do promów jest to bardzo delikatna sprawa, bo dotyczy to żeglugi na Morzu Bałtyckim, pomiędzy Szwecją a Polską. Nasze warunki pracy i wynagrodzenia oraz etatyzacja podlegają ocenie również międzynarodowych struktur – szwedzkich związków zawodowych.

Tu chcę powiedzieć, że dwa dni temu odbyło się spotkanie w Polskiej Żegludze Morskiej z udziałem przedstawiciela szwedzkich związków zawodowych i wszystkich przedstawicieli Związku Armatorów Polskich. To było spotkanie, które może napawać umiarkowanym optymizmem. Używając języka dyplomatycznego – wszystkie strony zdają sobie sprawę, że na rynku żeglugowym jest bardzo ostra i silna konkurencja. Nie możemy sobie pozwolić –jak również armatorzy, przypuszczam, że rząd również to popiera – na dopuszczenie do nieuczciwej konkurencji i obniżenie poziomu wynagrodzeń do takiego pułapu, na którym wszyscy będziemy stratni, czyli polscy armatorzy i polscy marynarze. To jest dla mnie oczywiste.

Konkurencja na Morzu Bałtyckim jest ostra, bo wchodzą przewoźnicy, którzy próbują nie kierować się żadnymi zasadami. To jest więc nasz wspólny interes, żeby powrócić do poziomu wynagrodzeń w żegludze na statkach masowych i utrzymać standard na statkach żeglugi promowej.

To drogą wyjaśnienia, że nie ma jeszcze dzwonka alarmowego. Przyjmujemy deklarację pana ministra, że będziemy stopniowo wracać do poprzedniego poziomu wynagrodzeń, jako deklarację, która będzie mogła być stopniowo wdrażana w ramach realizowania programu naprawczego i poprawiającej się sytuacji finansowej PŻM.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Prezes Żeglugi Polskiej SA Alicja Węgrzyn:

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, chciałam jeszcze wrócić do inicjatyw naprawczych, które są realizowane w grupie PŻM. Chciałabym państwa szczególną uwagę zwrócić na fakt, że te inicjatywy tak naprawdę warunkują również finansowanie przedsiębiorstwa. W rozmowach i negocjacjach z bankami były to jedne z kluczowych warunków zaakceptowanych przez banki i są to działania do tej chwili monitorowane bardzo wnikliwie.

Chciałabym też zaznaczyć, że zarówno obszar kosztów pracy, jak i utrzymania technicznego statków, ale też kosztów handlowych, jeśli chodzi o sprzedaż, czyli przewozów,

restrukturyzacja, chociażby całych procesów sprzedażowych, która została zlikwidowana… Mieliśmy sieć naszych brokerów na całym świecie. W tej chwili mamy w trzech czy czterech miejscach. Jedną z inicjatyw jest również rozbudowanie tej sieci, bo tak naprawdę istotą działalności firmy jest sprzedaż, a nie koszty, a zwłaszcza koszty pracy. To jest nam znane, ale znaleźliśmy się w takim okresie, w jakim się znaleźliśmy. Również dzięki wsparciu właściciela możemy realizować proces odbudowy tej firmy.

Konkludując, chciałabym zwrócić uwagę na to, że te działania są również monitorowane przez banki, które nas finansują.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Chciałam tylko dodać, że problem związany z kadrą był poruszany przez Komisję wielokrotnie. Zwracaliśmy się z dezyderatem. Podejmujemy również temat na posiedzeniach Komisji. Należy w tym wspierać pana ministra. Apeluję do związków zawodowych i wszystkich środowisk, żeby w końcu unormować zasady funkcjonowania marynarzy w polskim prawie i w Unii Europejskiej.

Konkurencja, o której panowie dzisiaj mówią – a w naszych rodzinach kapitanów nie brakuje, sama jestem córką kapitana – wiemy, jak wyglądają warunki płacowe w Polsce. W związku z tym najwyższy czas, aby sprawa składek, jeżeli chodzi o podatek dochodowy od osób fizycznych, została unormowana. Bardzo proszę wspierać nas w tym u ministra rodziny, jak również ministra finansów – nie tylko w uchwaleniu w końcu takiego prawa, na jakim funkcjonują marynarze w Unii Europejskiej, ale również, jeżeli chodzi o polską banderę.

Nam jakoś Komisja Europejska ciągle zabrania i grozi paluszkiem. To też są wpływy do budżetu państwa. Wpływy do budżetu państwa gwarantują potem warunki pływania i warunki płacowe marynarzy. To są naczynia połączone. Trzeba w tym wspierać pana ministra, bo propozycje są. Natomiast państwa środowiska bardzo proszę o wspieranie projektów, żeby w końcu te warunki były unormowane. Pracujemy nad takimi rozwiązaniami. Bardzo proszę o wsparcie.

Żadna firma nie poradzi sobie sama, jeżeli nie będziemy konkurencyjni na rynku europejskim i światowym. To nie jest kwestia restrukturyzacji PŻM czy jakiejkolwiek innej firmy, tylko warunków, na jakich pracują polscy marynarze i rybacy. O to państwa bardzo proszę. Nie zawsze bowiem wszyscy mówią jednym głosem.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady KSM NSZZ „Solidarność" Andrzej Kościk:

Chciałbym podziękować za dezyderat nr 5 Komisji Gospodarki Morskiej, bo to jest pierwszy raz, kiedy komisja sejmowa wydała taki dokument. Nie przypominam sobie z przeszłości. Był on podjęty jednogłośnie. W związku z tym bardzo to doceniamy jako głos w sprawie podatków i ubezpieczeń społecznych.

Czekamy na dalsze kroki. Wiemy, że jest kilka projektów. Kiedyś był taki czas, że nie było żadnego projektu, a w tej chwili jest mnogość projektów. Chcielibyśmy też wiedzieć, czy w tej sprawie jest podejmowana jakaś koordynacja w tym zakresie, żeby…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W tej chwili nie będę poddawać pod dyskusję tej kwestii. Tylko ją zasygnalizowałam, dlatego że wiąże się to z problemem wszystkich marynarzy w Polsce. Z banderą również się to wiąże. Wszyscy musimy współpracować jak jeden mąż. Tylko o to państwa proszę.

Jeżeli nie będzie współpracy w tej kwestii, to dalej będziemy mieli te same problemy. Trzeba wspierać w tym pana ministra – żeby potem nie było tak, że są projekty, ale zawsze ktoś, że tak powiem… Jeszcze się taki nie urodził, co by wszystkim dogodził, ale to, na jakich warunkach powinni pływać marynarze, jest tak jasną sprawą. Nie jest to jakaś grupa odosobniona, że zmiana warunków w prawie w jej przypadku skutkowałaby pretensjami innych grup. Na całym świecie, z racji na styl i charakter pracy marynarza, grupa ta ma osobne rozwiązania prawne, wynikające właśnie z charakteru pracy marynarza.

Oczywiście, mam świadomość, że ta świadomość – przepraszam, masło maślane – w Polsce może jest zbyt słaba, ale nam na tej w tej Komisji nie trzeba tego tłumaczyć.

Musimy naprawdę współpracować, żeby przekonać wielu, którzy podejmują decyzje w innych ministerstwach. Nie zawsze bowiem mają świadomość charakteru pracy marynarza. To wynika też z tego. Nie biorę więc tego za złą monetę, tylko po prostu jest to duża praca do wykonania.

Mamy jednak rzeczywiście parę projektów, nad którymi można dyskutować. Ważne jest wypracowanie takiego modelu, żeby on w końcu satysfakcjonował marynarzy, którzy sami składali te propozycje. Składają je tu, do Komisji. One są i podlegają obecnie obróbce. Już nie będę wracać do tego tematu, bo on na pewno będzie omawiany na osobnym posiedzeniu Komisji wraz z odpowiedzią na dezyderat.

Czy ktoś z państwa chciałby *à propos* restrukturyzacji i sytuacji w PŻM? Nie. W związku z tym zamykam dyskusję. Dziękuję państwu za uczestnictwo w posiedzeniu Komisji. Zapraszam na następne posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję ślicznie.